Nr. 1. Sobota, 20 marca 1926 r. Rok I.

KOLARZ POLSKI

Oficjalny Organ Polskiego Związku Towarzystw Kolarskich



Cena 60 groszy.

Patent 16698, 15706.

4 złote medale.

„MAISON ORMONDE" K. LIPIŃSKI

WARSZAWA, ulica Jasna № 5 (gmach Filharmonji).

Telefon: 17-02.

Posiada na składzie największy wybór gotowych rowerów.

Najdogodniejsze warunki kupna na raty. — Najniższe ceny konkurencyjne.

5-cioletnia gwarancja na rowery.

Cenniki i katalogi na każde żądanie wysyłamy gratis.



K. LIPIŃSKI

FABRYKA ROWERÓW I CZĘŚCI

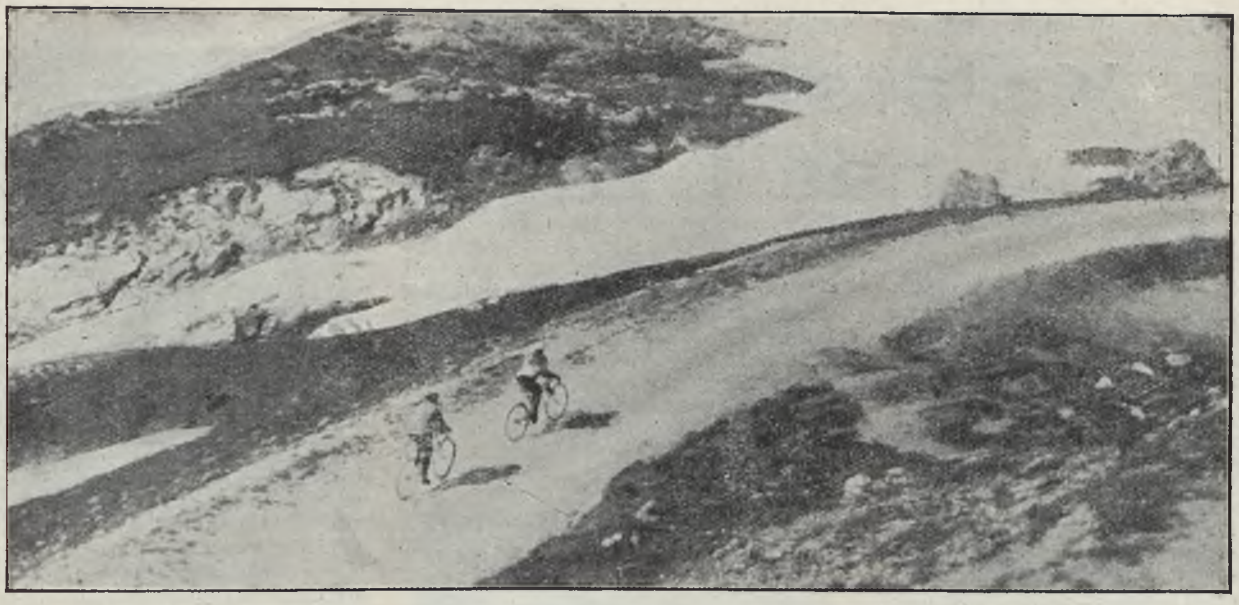
WARSZAWA, PAŃSKA Nr. 83.

Telefony: №№ 199-14, 114-73.

Produkuje rowery, ramy, widelce, łączniki s. B. S. A., amerykańskie, suporty, osie, miski, komplety główkowe, obręcze, kierowniki zwyczajne i wyścigowe własnego patentu, błotniki, siodła, sztyce podsiodłowe i inne.

Dla hurtowników, odprzedawców i mechaników specjalny rabat i dogodne warunki kupna.

Adres telegraficzny: „**AUTOROWER**".



Wycieczka w góry.

OD WYDAWNICTWA

Wysyłając w świat pierwszy numer „Kolarza Polskiego", pragniemy uzupełnić polskie piśmiennictwo sportowe, które będąc poświęcone przeważnie wielu gałęziom sportu, nie może rzecz prosta, dać należytego kierunku i stworzyć dostatecznych ram dla coraz bardziej rozwijającego się kolarstwa.

Skupić wysiłki rozrzuconych miłośników kolarstwa, pozwolić by z ich rad i doświadczenia korzystały najliczniejsze zastępy młodych kolarzy, — oto najbliższe zadanie „Kolarza".

Rozumiemy doskonale, że podejmujemy rzecz trudną, lecz jesteśmy przeświadczeni, że znajdziemy serdeczne odczucie dla naszych usiłowań u tych wszystkich, którzy ze szczególnem umiłowaniem oddają się kolarstwu.

Idziemy do czytelników z wiarą, że mimo usterek, nieodstępnych przy pierwszych poczynaniach, będziemy przez nich przychylnie przyjęci. Takiegoż przyjęcia spodziewamy się również od chlubnie już zapisanego na polu pracy sportowej, poważnego odłamu prasy specjalnej i jej budowniczych.

Wchodząc, jako nowy członek w rodzinę wyrazicieli idei posłannictwa sportu i ściśle z nim związanego wychowania fizycznego, pragniemy wraz z niemi pracować nad rozszerzaniem i pogłębianiem pojęć, prowadzących do poznawania istotnej wartości sportu i wynikających stąd korzyści zdrowotnych i duchowych.

Dążeniem naszym będzie, aby „Kolarz Polski" stał się ośrodkiem, odzwierciadlającym życie Towarzystw Kolarskich, aby dorobek i doświadczenie jednego zespołu, mogły być użyteczne dla wszystkich miłośników sportu kolarskiego.

Nie ulega wątpliwości, że należyta opieka nad młodzieżą, przystępującą do uprawiania pewnej gałęzi sportu, przysparza nawet specjalistom dość duże trudności. Takie same trudności nasuwają się również w łonie Tow. Kolarskich, gdzie młodzi kolarze napotykają często na nieprzezwyciężone przeszkody, które nie pozwalają im na doskonalenie się w obranym kierunku i sprowadzają często poważną szkodę dla zdrowia, czego dałoby się uniknąć przez odpowiednie przygotowanie młodego organizmu. Również trudną, a nawet trudniejszą jest sprawa pokierowania młodych, żądnym laurów, zawodnikiem. Tu często przez nieodpowiedni i niedostosowany do właściwości fizycznych zawodnika trening, pada on ofiarą swego zapału i nieznajomości zasad pracy, przez co również ponosi uszczerbek na zdrowiu i odsuwa na daleką przyszłość dojście do doskonałości, możliwej jego właściwościom fizycznym.

Dla tych wszystkich „Kolarz Polski" pragnie się stać pismem, które zaspokoi ich zainteresowanie sportem kolarskim a stając się koniecznym przyjacielem dawać będzie fachowe wskazówki do uprawiania racjonalnego treningu. Stosując odpowiednią metodę, unikną młodzi przykrych następstw, wypływających z niedoświadczenia.

Pozatem będziemy się starali sprowadzić na racjonalne tory turystykę kolarską. Ten piękny rodzaj sportu został nieco zaniedbany, szczególniej pod względem celowości w wycieczkach. Zważywszy, że tyrystykę uprawiać mogą niemal wszyscy, bez względu na wiek, powinna ona zająć swe honorowe miejsce we wszystkich Towarzystwach i stanowić głównie o rozwoju liczebnym kolarstwa.

Dodając do powyższego troskliwie prowadzony dział wiadomości bieżących z kraju i obszernie traktowaną kronikę zagraniczną, mamy nadzieję, że postawimy „Kolarza Polskiego" na odpowiednim poziomie.

Kończąc, zapewniamy czytelników, że również o stronę zewnętrzną wydawnictwa troszczyć się będziemy usilnie. Jednocześnie prosimy uprzejmie wszystkich przyjaciół kolarstwa o darzenie Redakcji swemi cennemi radami i zasilanie pracami, specjalnie kolarstwo obchodzącemi.

Kolarstwo szosowe u nas i zagranicą.

Rozwój polskiego kolarstwa torowego, szczególnie w stolicy, w stosunkowo krótkim czasie stanął na dość wysokim poziomie.

Cofnijmy się myślą wstecz i zróbmy jego przegląd.

Zobaczymy zacięte walki pomiędzy najlepszymi amatorami świata i naszymi zawodnikami, z których Łazarski zwyciężał takich kolarzy, jak obecny mistrz świata Jaap Meyer, a Lange w biegach z dwóch startów nie miał prawie konkurencji. Rekordy polskie na dystansach 200 — 400 — 1000 i 3000 metr. zbliżają się do rekordów światowych, a te przeważnie nie przez amatorów ustanawiane były.

Dalej rezultaty naszych zawodników na olimpiadzie, gdzie w biegu narodów drużyna: Lange, Łazarski, Stankiewicz. Szymczyk zajęła drugie miejsce, a w pięćdziesięciokilometrowym biegu Lange w ogólnej klasyfikacji jest piąty.

Na rozgrywkach o mistrzostwo świata w Paryżu w handicap'ach Szymczyk i Łazarski zajmują pierwsze miejsca, Stankiewicz — drugie, a „Iko" — trzecie. Wreszcie na mistrzostwie świata w Amsterdamie czwarte miejsce przegrywa Szymczyk o gumę do Niemca Oszmeli, a piąte miejsce zajmuje w finale handicap'u, dając fory od 20 do 80 metr. ośmiu zawodnikom, sam zaś otrzymuje dziesięć, przyczem na ostatnich 100 metr. upadek Niemca Graue przecina mu drogę, uniemożliwiając prawie pewne zwycięstwo.

Obecnie posiadamy narybek prawie zadawalniający: w Warszawie — Podgórski, Majewski i Oksiutycz, a w Łodzi — Szmidt.

Jest to narybek, który już pokazał, że walczyć może i zwyciężać potrafi.

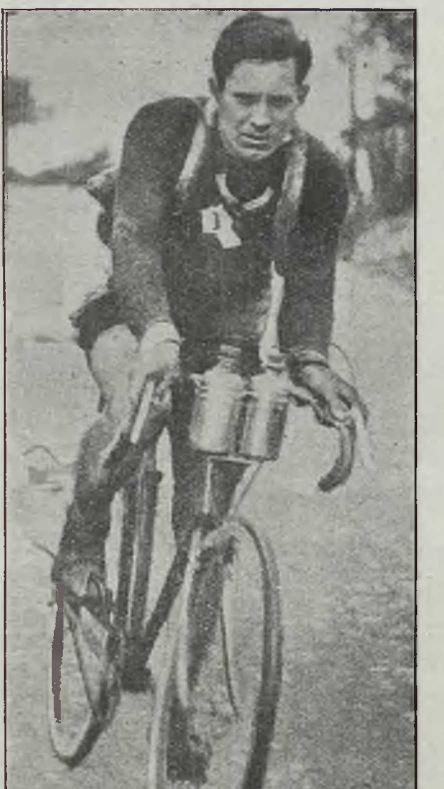
Wszystko wyżej wspomniane dostatecznie świadczy o poziomie naszego kolarstwa torowego, natomiast kolarstwo szosowe zdaleka kroczy za torowem w kraju, a jeszcze dalej za kolarstwem szosowem międzynarodowem.

Najlepsi nasi reprezentanci, czy na olimpjadzie, czy na rozgrywkach o misztrzostwo świata zajmowali bardzo daleko za zwycięzcami miejsca, a czasy naszych 50—100 i 200 kilm. biegów daleko idą za rezultatami Francji, Włoch, Holandji, Niemiec i t p.

Doszukiwanie się przyczyn takiego niepowodzenia w sporcie, który odpowiada naszemu temperamentowi i który ma dość dużo zwolenników, nie jest zbyt trudne: zależy ono przedewszystkiem od wadliwej organizacji przedwojennego sportu kolarskiego i pewnych stąd wynikłych przyzwyczajeń, głęboko zakorzenionych w naszych szosowcach.

System podziału zawodników na jeźdźców drogowych i torowych w czasach przedwojennych zasadniczo nie istniał. Za znakomitość uważany był przedewszystkiem taki torowiec, który zdobył 100 wiorstowy wyścig szosowy o mistrzostwo Królestwa Polskiego. Innemi słowy do wyścigu szosowego stawali torowcy, mający przewagę nawet nad talentami szosowemi już dzięki temu, że ci nie mieli gdzie tych swoich zdolności wyszkolić, a później wykazać.

Wyścigów szosowych urządzanych na większą skalę w ciągu roku było w dawnej Kongresówce dwa — trzy najwyżej.



Henri Suler
według orzeczenia prasy zagranicznej, najlepszy szosowiec świata w 1925 r.

Rozumie się dla takiej ilości wyścigów nikomu do głowy nie przyszło przystosować i siebie i rower, do tych wszystkich warunków, których wymaga szosa, tem bardziej, że współzawodnikami byli prawie ci wszyscy, którzy konkurowali ze sobą na torze. Jeżeli dodamy do tego bardzo kiepski stan dróg, to słaby rozwój kolarstwa szosowego w byłej Kongresówce będzie zupełnie jasny i zrozumiały.

W Poznańskiem i na Pomorzu, pomimo doskonałych dróg, wszystko co polskie zabijała i paraliżowała okrutna ręka niemieckiego ciemiężcy. Nic też dziwnego, że kolarstwo wogóle znajdowało się tam w powijakach, z których zresztą po wojnie wyjrzało bardzo dzielne i staranne Poznańskie Towarzystwo Cyklistów i Motorzystów.

Najlepiej jeszcze dziać się mogło i działo się w byłej Galicji, ale tu znowu towarzystwa nie organizowały tych zawodów planowo, a w urządzaniu ich panował zupełny chaos.

Programu stałego, opracowanego, na rok, względnie na sezon nie było, wyścigów o charakterze dorocznym prawie że nie urządzano, a jeżeli i urządzano jakieś zawody szosowe, to dystans wahał się od 6 do 30, a rzadko dochodził do 100 kil., przyczem jakiejkolwiek gradacji w wyścigach, która jest przecież zasadniczą sprawą wychowania kolarzy—nieprzestrzegano, a zdaje się w tym czasie zupełnie nierozumiano.

Po wojnie kiedy w sporcie zaczęto widzieć pierwiastek wychowawczy, dużo zmieniło się i w kolarstwie, a w tej chwili trudnoby było coś zarzucić organizacji samych wyścigów szosowych. W każdym razie w Związku Kolarskim widoczna jest planowość i rozmach, połączone z pilną propagandową pracą.

Natomiast w mniejszych towarzystwach i dalej od stolicy położonych miejscowościach, wciąż jeszcze organizatorzy urządzają wyścigi szosowe na „nijakich" 3 — 8 — 12 kilom. dystansach, ale wypadki te zdarzają się coraz rzadziej i należy mieć nadzieję, że wkrótce zupełnie zostaną zastąpione robotą poważną i owocną.

Dalszy więc rozwój sportowy i lepsze wyniki leżą w granicach wysiłku fizycznego i myślowego samych kolarzy-zawodników, na co szczególną uwagę pragnęlibyśmy zwrócić.

To co jest w chwili obecnej, począwszy od ogólnie używanego typu roweru, a skończywszy na sposobie treningu, odżywiania i ekwipunku, dalekie jest od potrzeb i wymagań rzeczywistych. Zagranica, która posiada szosy bez porównania lepsze od naszych, wzięła zupełny rozbrat z cieniusieńkiemi i lekkiemi rowerami, na jakich ogromnie chętnie ścigają się nasi szosowcy.

W konstrukcji rowerów zwrócono uwagę na wielkość ramy i przystosowano ją do wzrostu zawodnika, dalej umożliwiono szybką zmianę kół i w tej gałęzi odpowiednio przystosowano konstrukcję, a kolarze doszli do takiej wprawy, że dwie minuty zupełnie wystarcza na zmianę przebitej gumy, licząc w to i pompowanie.

W naszych wyścigach na podobną zmianę tracono 7 — 9 minut, co specjalnie dało się we znaki w biegu „Naokoło Województwa Warszawskiego".

Przejdziemy teraz do przekładni. Jest to rzeczywiście najsłabsza strona naszych kolarzy, którzy nie mogą wprost



Bottecchia
zwycięzca „Toure de France“ 1924—5 r.

zrozumieć, jak można szybko jechać na przekładni małej. Do wyścigów więc szosowych zakładają przekładnie na jakie zdobyć się może tylko torowiec i to na krótkich dystansach.

Przykro było patrzeć na naszych zawodników na Igrzyskach Olimpijskich, męczących się szczególnie pod wiatr, albo pod górę na swych ogromnych przekładniach, gdy inni zawodnicy zdobywali przestrzeń szybko i z zadziwiającą łatwością.

Ale czyż można się dziwić? Przekładnie zawodników cudzoziemców, wahały się od 68 do 76 i nie przekraczały 78, gdy nasi kolarze posiłkowali się przekładniami 84 a nawet 87. U siebie zaś w kraju jeździli często na 92.

O wolnem kole w wyścigu mówi się jak o herezji i dotąd wyjątki tylko ośmielają się używać je w konkurencjach, a przecież wolne koło przy małej przekładni daje pracę, którą porównać można z lotem ptaka — można ją nazwać lotem kolarskim. I rzeczywiście, jeżeli przyjrzymy się lotom wielu ptaków w powietrzu, to zauważymy, że wykonują one naprzód szybkie i energiczne uderzenia skrzydłami o powietrze, a później następuje lot ślizgowy na wyprostowanych skrzydłach.

Podobnie rzecz się ma z kolarzem na wolnem kole: częste i szybkie obroty nóg i chwila wypoczynku — coś w rodzaju ślizgania na rozpędzonych gładkich kołach.

Powyższy system ma tę nadzwyczajną zaletę, że nie nuży przedewszystkiem serca, znakomicie ułatwiając mu funkcję.

Wiadomem jest, jaką ciężką pracę wykonywa serce podczas zmęczenia. Jeżeli pominiemy już duże zapotrzebowanie tlenu przez krew, którą serce musi ciągle przepędzać przez płuca dla odświeżania, to pozostanie jeszcze wysiłek na przepędzenie krwi przez naprężone, twarde mięśnie. Jakże więc ułatwiamy sobie ogromnie pracę i ile zaoszczędzamy energji, używając wolnego koła i dając co chwila mięśniom wypoczynek, zupełnie odprężając je i przez które już z całą łatwością krew przepłynąć może.

Rozumie się, żeby osiągnąć jakieś wyniki należy przedewszystkiem nabrać pewnej wprawy, umiejętności, lecz to leży już w granicach zrozumienia i dobrych chęci sportowca.

Również dużo do życzenia pozostawia pozycja i ekwipunek. Pozycja zawodnika szosowego, wykonywującego pracę w przeciągu długiego okresu czasu, musi być nadzwyczaj wygodna i dostosowana do indywidualności. Główną jednakże cechą musi być rozmieszczenie ciężaru na samym środku roweru. W przeciwieństwie do zawodników torowych — szprinterów, których pozycje mogą być i są najróżnorodniejsze, gdzie punkt ciężkości przesuwanym być może na tylne i na przednie koło.

Zawodnik szosowy musi trzymać się równowagi środka (dlatego konieczna jest wielkość ramy odpowiednia do wzrostu zawodnika), gdyż kilkugodzinny wysiłek w innej pozycji zmęczy mięśnie i znuży cały organizm.

Nie mówię już o wyczerpaniu, wywołanym przez nadmierne wstrząśnienia na kiepskich drogach, których u nas nie brak, a wstrząsy te najwięcej się odczuwa właśnie w pozycji źle ustawionej.

Ekwipunkiem zawodnika poza zapasowemi gumami przedewszystkiem powinien być posiłek. Nieprawdopodobnem wydawać się będzie, by nasi zawodnicy, biorący udział w 100—200 kilm. wyścigach, doprowadzali się do takiego wycieńczenia głodem i tak słabli na ostatnich kilometrach, że ani wola, ani emocja zwycięstwa nie mogła poderwać ich nerwów i sił.

Rzecz jest jednak łatwo zrozumiała. Rano przed wyścigiem zawodnik przeżywa pewną tremę, która psuje mu apetyt, koncentrując myśli w kierunku mającego się odbyć wyścigu. Sniadanie więc zazwyczaj jest kiepskie. Około 10-ej rozpoczynają się zawody. Kolarz z pustym prawie żołądkiem siada na rower.

Start!.. Zaczyna się mocna, z wysiłkiem praca. Emocja i wynikłe stąd podniecenie mija, a organizm bardzo szybko zaczyna dopominać się o posiłek, który w naszych warunkach można otrzymać ewentualnie dopiero na półmecie.

Tam, ze względu na oszczędność czasu, chwyta co się trafi, bez wyboru i konsumcyjnej potrzeby, połyka bez żucia prawie i—znów w drogę.

Korzyści z takiego pożywienia w czasie biegu bardzo znikome. Zanim żołądek i kiszki uporają się z ogromnemi połkniętemi kawałami i zanim zdążą przygotować strawę zdatną do asymilacji, wyścig dobiega końca, a wyczerpanie dochodzi do ostatecznej granicy.

Tymczasem w warunkach normalnych szosowiec powinien zacząć spożywanie już po 40 minutach, najdalej po godzinie wyścigu, jeść powinien starannie, długo przeżuwając swój pokarm.

Najwłaściwsze są pokarmy płynne, do których przedewszystkiem należą tarte żółtka, zaprawione cukrem i rozcieńczone mlekiem w stosunku 1 do 5. Rozcieńczenie jest konieczne ze względu na koncentrację części pożywnych, znajdujących się w jajku, a w żółtku w szczególności. Wypicie ich kilku, bez należytego zmięszania mlekiem, powoduje „zatknięcie“, które uniemożliwia zawodnikowi na czas dłuższy intensywną pracę.

Z pokarmów stałych dobre są i wskazane, przy pewnym jednak przyzwyczajeniu—siekana i stoczona w kulki wieprzowina z małemi kawałkami chleba, czekolada i pomarańcze; jako napój, najodpowiedniejszą jest słaba czarna kawa.

W ten sposób i wskazanemi potrawami podtrzymywany organizm może sprawnie i bez szkody dla siebie pracować na bardzo wielkich dystansach, przekraczających nieraz i 350 klm.

Do tych zasadniczych spraw, jakim jest rower, pozycja i zachowanie regime'u w wyścigu, dodać należy podstawowe przygotowanie się do zawodów, co u naszych sportowców wogóle połączone jest z niezrozumieniem sprawy i lekceważeniem zdrowia.

Do wyścigów o dystansach 100—200 klm. zgłaszali się nieraz zawodnicy, którzy w treningu ogółem przejechali 200—300 klm., a dystans jednorazowy nie przekraczał 50 klm. Naturalnie wysiłek zrobiony w tak wielkim wyścigu nie odpowiada zaprawie i przygotowaniu organizmu i odbić się może w bardzo szkodliwy sposób.

Zawodnik, startujący w dystansowych 100 i więcej kilometrowych wyścigach, powinien mieć kilkakrotnie większą, od wskazanych wyżej, ilość przejechanych kilometrów na treningach i przynajmniej raz przejechany dystans.

Postawić stałą, dla każdej jednostki konieczną ilość kilometrów treningowych naturalnie jest niepodobieństwem. W każdym razie 1000 — 1500 klm. jest cyfrą do której stosują się takie „asy“, jak z amatorów Wambst, Blanchonet, Souchard, a z zawodowców Suter, bracia Pelisierzy i inni.

Trening odbywać należy na szosie dwa razy tygodniowo, przyczem przejechany dystans wahać się powinien od 50 do 100 klm. zależnie od indywidualności i raz w tygodniu na torze. Od-



J. Lange i T. Bartodziejski
polscy czołowi kolarze szosowi.

żywianie się w czasie dłuższego treningu na szosie jest bardzo wskazane.

Wielką uwagę zwracać należy na zbytnie przemęczenia, gdyż o przetrenowanie, szczególnie szosowcom ogromnie łatwo. Cechami przetrenowania są: brak chęci do treningu, brak apetytu, bezsenność, a przy większych przemęczeniach—nawet lekko podniesiona temperatura. W takich wypadkach należy zarzucić na czas jakiś (nieraz wystarcza tydzień), wszelką jazdę na rowerze, a robić lekkie masaże, które w wypadkach przetrenowania są zbawienne i prawie konieczne.

Warunki fizyczne obecnych naszych warszawskich i łódzkich kolarzy są zadawalniające i pomimo złego stanu dróg, rezultaty ich przy rozumnym ujęciu sprawy, powinny w najbliższej przyszłości znacznie się poprawić, tem bardziej, że posiadają tory, na których szybkość, tę podstawę zwycięstwa na wszystkich dystansach, rozwijać i wyrabiać można.

Prowincja zaś błysnęła nam w roku zeszłym takiemi talentami szosowemi, że w bieżącym sezonie można się spodziewac rywalizacji wielkiej i ciekawej.

Pomian.



M. Wambst
jeden z najlepszych szosowców Francji

WIKTOR JUNOSZA

Wyścigi sześciodniowe

Dobiega końca zimowy sezon kolarski — okres, kiedy czynni i bierni fanatycy roweru chronić się muszą pod dachem torów krytych, kiedy barwne koszulki jeźdźców, miast lśnić na słońcu migają we mgle świateł elektrycznych.

Sezon zimowy zagranicą — jest sezonem przedewszystkiem wyścigów sześciodniowych. Imprezy te nie są możliwe do zorganizowania w lecie, kiedy wołają wszystkich ku sobie kwiaty polne i wiatr orzeźwiający, w zimie jednak cieszą się niezwykłem powodzeniem.

Zarzucano im wiele, z punktu widzenia higjeny, z punktu widzenia sportowości i nawet z punktu widzenia widowiskowości. Twierdzono nie bez pewnej racji, że 144-godzinny wysiłek, chociażby luzujących się wzajemnie ludzi przekracza normę, musi być dla ich organizmu szkodliwym, idzie więc wbrew zasadniczemu celowi ćwiczeń sportowych. Dowodzono też nie bez podstaw, iż taki jego charakter pobudza zainteresowanych do oszczędzania się w sposób niezawsze zgodny z wymogami etyki, że często „Six-Day'e". są zgóry zaaranżowane; pozatem zauważono, iż w ostatnich latach stały się wręcz mniej ciekawe, gdyż wprowadzenie, przy jednakowej ilości przebytych przez dane pary okrążeń — klasyfikacji według punktów, uzyskanych podczas codziennie rozegrywanych „finiszów", pobudziło uczestników do zbytniego liczenia się z wysiłkiem i doprowadziło do zniknięcia częstych dawniej „kryzysów" — zdecydowanych ucieczek i fantastycznych pościgów.

Mimo wszystkich tych zarzutów, Six-Day'e niemniej przyciągają pod dachy oszklone torów zimowych tysięczne rzesze zapalonych wielbicieli roweru i cieszą się stale wzrastającą popularnością wśród najszerszych warstw publiczności; mimo więc pewnego sceptycyzmu „fachowców" — nie tylko nie tracą uroku, lecz rozwijają się doskonale; coraz to nowe miasta występują na arenę, każde chce posiadać „swój" Six-Day.

Pomysł tego rodzaju wyścigów powstał, rzecz jasna, w Ameryce, rozkochanej we wszystkim gigantycznem, wszystkim, co tylko zasługuje na etykietę „greatest in the world". I jeśli yankesi ograniczyli się do sześciu tylko dni, to przyczyną jedyną — zwyczaje purytańskie — nakazujące bezwzględnie święcić niedzielę. Toteż strzał startera rozlega się na Nowym Kontynecie natychmiast po ostatnim uderzeniu zegara, odbijającego północ, rozgraniczającą niedzielę i poniedziałek.

Pierwszy Six-Day odbył się w Nowym Jorku, w Modison Square Garden w roku 1896. Był to wyścig indywidualny — poszczególni kolarze mogli odpoczywać kiedy chcieli, decydowała przestrzeń przebyta w ciągu 6 dni. Że odpoczywano mało — dowodem cyfra 3073 klm. 806 m. odpowiadająca wyczynowi zwycięscy, anglika Teddy Hale. W roku następnym tryumfował amerykanin Miller, przebywając 3229 klm. 865 m. i.. biorąc ślub podczas wyścigu. W 1898 r. zwyciężył także Miller, pokrywając 3368 klm. 306 m. — wynik, któregoby się nie powstydzili zwycięzcy niejednego dzisiejszego wyścigu sześcio-



Start pierwszego sześciodniowego wyścigu w Paryżu.

dniowego parami. Wyczyn ten pozostaje rekordem, którego, miejmy nadzieję — nikt nie będzie się starał prześcignąć.

Nieuniknione, przy tak nadludzkim wysiłku wypadki, którym uległo wielu zawodników, pobudziły władze amerykańskie do wkroczenia. Zabroniono kolarzom pozostawać na torze ponad 12 godzin zrzędu. Wtedy powstała koncepcja biegu parami, gdzie dwaj sprzymierzeni luzują się według własnego uznania. Pierwszy Six-Day parami wygrali w 1899 r. znowu Miller, do spółki z Waller'em; mieli za sobą 4398 kml. 37 m. Wprowadzenie nowego regulaminu uczyniło wyścig więcej emocjonującym, i od tego czasu Nowy Jork co roku jest świadkiem Six-Day'u. W 1900 roku zwyciężyli Elkes i Mac Farland (4205 klm.) w 1901 r. Walthour-Mac Eachern (4111 klm.) w 1902 r. Leander-Krebs (3968 klm.) w 1903 r. znowu Walthour, na ten raz z Munroe (4373 klm.). Następuje wtedy okres Koot'a zwyciężającego w r. 1904-5-6, do spółki z Dorlon'em i Fogler'em. lecz z wynikiem poniżej 4000 klm. Dopiero w 1907 r. poraz pierwszy bieg wygrywa zespół europejski, mianowicie: para niemiecko-holenderska Rütt-Stol. Rok 1908 widzi nowy tryumf Mac Farlanda, podzielony przez Moran'a, przebyli 4404 klm. 868 m. W 1909 r. wygrywają Rütt i Clark — niemiec i australijczyk, lecz w roku następnym amerykanie — w osobach Root'a i Moran'a, rewanżują się. W 1911 roku sukcesem cieszy się para Fogler-Clark, w 1912 tryumfują Rütt z Fogler'em, w 1913 Fogler z przyszłym królem „Six Day'u — Goullettem. W roku następnym Goullet zwycięża znowu, razem z australijczykiem Grenda. Ostatni w 1915 r. z amerykaninem Hille'em pokrywa 4450 klm. 87 m.

1916 r. widzi drugie zwycięstwo czysto europejskie — francuza Dupuy i szwajcara Egg'a. Następnie znowu na tabeli zjawia się Goullet, któremu towarzyszy Magin. Magin znowu, z australijczykiem Mac Namara, tryumfuje w roku 1918, podczas gdy w 1919 zwyciężają Goullett i Madden. Do tego czasu nie istniała klasyfikacja według punktów — był tylko jeden ostateczny finish dla drużyn, które przebyły jednaką ilość okrążeń. W 1920 roku wprowadzono „finisze" codzienne Na pierwszem miejscu okazała się para francusko-amerykańska Brocco-Coburn, przestrzeń przebyta spadła wyraźnie — 3685 klm. Rok 1921 jest świadkiem ponownego zwycięstwa Brocco, na ten raz z Goullettem. Od roku 1921 „Six-Day" Nowojorski posiada dwie edycje, wiosenną i jesienną. Wygrywają je: w 1922 Grenda-Mac Namara i Goullett Belloni, w 1923 Goullett-Grenda i Koekler Lawrence, w 1924 Brocco-Buysse i Van Kempen-Mac Namara, w 1925 — na wiosnę, młody Walthour, syn zwycięscy z roku 1901 — i Fred Spencer.

Skreślenie historji innych wyścigów 6-dniowych zaprowadziłoby nas zbyt daleko. Nowojorski, jako najstarszy i najważniejszy, jako ten, o zwycięstwo w którem kolarze się najwięcej ubiegają — na tak szczegółowe omówienie jednak zasługuje. Jak z przedstawionego wynika, największą przestrzeń przebyli, w 1915 roku Grenda i Hill, pokrywając 4450 klm. 87 m, a najwięcej zwycięstw skolekcjonował Alfred Goullett, tryumfator siedmiokrotny.

Przejdziemy teraz do sprawozdania z wyścigów, odbytych w tym sezonie.

Chicago (25—31 października).

Six-Day chicagowski, umieszczony na samem początku sezonu zimowego, nie posiada znaczenia większego. Jest obsadzonym przeważnie przez młode siły, do których przyłącza się tylko garstka wypróbowanych „asów".

Stanęły do wyścigu następujące pary: Waltbour-F. Spencer, Mac Namara-Goossens, Kockler-Stockholm, Madden-Hanley, Winter-Craley, Bekmann-W. Spencer, Horan-Horder, Schneider-Petri, Bello-Benezatto, Bruskie-Costello, Walsh-Allen, Blazak-Roman, Wambst-Lacquehay. Six-Day ten był pierwszym występem Wambsta, jako zawodowca.

Wyścig cały był prowadzony bardzo żywo. Już w pierwszym dniu, po „kryzysie" zainicjowanym przez francuzów, wiele zespołów pogubiło okrążenia, i na czele okazali się Horan i Harder. Atakowani ustawicznie, bronili się zaciekle, lecz musieli wreszcie ustąpić. Na piąty dzień na czele byli faworyci Walthour-Spencer, przed Mac Namara-Goossens, Bello-Benezatto i Kockler-Stockholm'em, podczas gdy Horan-Harder pozostali o okrążenie w tyle. Dzień ostatni był jedną wielką batalją, która zmusiła wiele zespołów, zbyt wyczerpanych, do wycofania się, a wśród leaderów wywołała znaczne przesunięcia. W rezultacie zwycięstwo zostało w ręku Walthour'a i Spencera, posiadaczy 1148 punktów, przed parami Horan Harder 533) Mac Namara Goossens (512), Kockler-Stockholm (227). O okrążenie w tyle pozostali świeżo upieczeni amerykańscy zawodowcy Croley i Winter (395 pkt.), włosi Bello i Benezatto (374 pkt.). Wambst-Laoquebay, skutkiem upadku ostatniego, biegu nie ukończyli; zresztą, jak widać z wyniku, po drodze odpadła połowa zespołów. Zwycięscy przebyli przestrzeń 3483 klm. 95 m.

D. c. n.

43-ci KONGRES „UNION CYCLISTE INTERNATIONALE"

Międzynarodowy Związek Kolarski w roku bieżącym obradował w Paryżu. Jako rzecz godną uwagi, podkreślić należy udział w nim dwóch przedstawicieli Państw zamorskich. Obecnością swą Związki te zamanifestowały faktyczną łączność z U. C. I., czego dotąd zasadniczo nie było i dały sankcję rozgrywkom o mistrzostwo świata, na które Amerykanie sportowców swych dotychczas, prawie nie wysyłali.

Udział w kongresie wzięło jedenaście Państw europejskich: Anglja, Belgja, Czechosłowacja, Danja, Francja, Holandja, Luksenburg, Niemcy, Szwajcarja, Węgry i Włochy oraz dwa amerykańskie: Argentyna i Stany Zjednoczone, co razem stanowiło „feralną trzynastkę". Feralność ta wyraziła się, przedewszystkiem w przykry sposób, wnioskiem Związku Francuskiego, zamierzającego w zupełności pogrzebać kolarstwo amatorskie.

Pomysł ten w czasie wielkiego wysiłku odrodzenia sportu amatorskiego, jest tym bardziej jaskrawy w swej niefortunności, że wyszedł z Francji — ojczyzny Coubertin'a twórcy współczesnych Olimpjad i wielkiego propagatora sportu amatorskiego

Związek Francuski zaproponował ni mniej ni więcej, tylko skasowanie rozgrywek o mistrzostwo świata amatorów, a pociągnięcia wszystkich do rozgrywek o mistrzostwo świata zawodowców na torze, szosie i za motorami. Byłby to niezawodnie, pierwszy krok zdążający do wyeliminowania kolarstwa ze sportu w całym tego słowa znaczeczeniu, to jest ze sportu amatorskiego.

Zupełnie jasno zdajemy sobie sprawę z trudności jakie ma Związek Francuski ze swymi kolarzami, wiemy dokładnie, że zwycięzcy zeszłej olimpjady prawie siłą trzymani byli przy licencjach amatorskich i wiemy, że granicy ścisłej między amatorem, a zawodowcem Związek Francuski nie umie przeprowadzić — wiemy o tem, ale wszystko to nie upoważnia jeszcze Francuskiego Związku do zaszczepiania swojej chorej sprawy tym wszystkim Związkom, które nie widowisko, a sprawę wychowania fizycznego mają na celu.

Projekt, jak się zresztą można było spodziewać upadł wszystkiemi głosami obecnych delegatów, a trzy głosy Państw spierających ten, naprawdę, „feralny" wniosek francuski, przez wnioskodawców były reprezentowane. Wniosek upadł 76 głosami przeciw 24, jest jednak wskazówką na przyszłość tym wszystkim, którzy mają prawo uczestnictwa w kongresach, a wierząc w ideowość różnych pomysłów nie biorą w nim udziału i mimo woli, pogrzebać mogą bardzo pożyteczną i z zapałem w swym kraju uprawianą gałęź sportową.

Inne sprawy rozpatrywane na kongresie U. C. I. zdążały do uregulowania i ułatwienia współżycia, na tak częstych teraz spotkaniach międzynarodowych.

Na wniosek więc włoskiego delegata p. Bertoni regulamin prawidłowej jazdy torowej wyścigowej powinien być uzgodniony i ściślej przestrzegany przez poszczególnych organizatorów. Do komisji w sprawie tej powołani zostali delegaci: Belgji, Francji, Holandji, Szwajcarji i Włoch, przewodniczącym tej komisji jest p. Marzohl z Zurychu. Uzgodniono również regulamin sztajerów, który będzie obowiązywał i Niemcy, stosujące u siebie do tej pory swój specjalny regulamin. Pracę tę powierzono również p. Marzol'owi.

Nie ominięto naturalnie i Igrzysk Olimpijskich, a po dość długiej i ożywionej dyskusji przyjęto następujący program; na torze: 1000 metr. dla krótkodystansowców, 2000 m. dla tandemów. 4000 m. — bieg narodów i zamiast wyścigu 50 kl, przyjęto ustanawianie re-

kordu na kilometrze. Inowacja ta ma te dobre strony, że daje możność ustanowienia rekordu, w którym udział biorą amatorzy gdyż jak wiadomo, w tabeli międzynarodowej amatorskie rekordy specjalnego uwzględnienia nie miały.

Na szosie postanowiono programu nie zmieniać, wyścig rozgrywany będzie jak dawniej pojedynczo na dystansie od 150 do 250 klm.

Ożywioną dyskusję wywołała kwestja prawa organizowania przez poszczególne Państwa wyścigów o mistrzostwo świata. Na najbliższe lata dały zgłoszenie Belgja, Holandja, Niemcy i Stany Zjednoczone.

W rezultacie przyjęto porządek następujący:

Rok 1926. Włochy — Medjolan: 24 lipca przedbiegi,
25 lipca — finały.
Rok 1927 Niemcy — Kolonja.
„ 1928 Holandja — Amsterdam.
„ 1929 nieobsadzony.
„ 1930 Belgja. W roku tym Związek Belgijski obchodzić będzie uroczystość 40 letniego istnienia

Następnie na wniosek belgijskiego delegata postanowiono zobowiązać Państwowe Związki Kolarskie by nadsyłały swe roczne programy sportowe do U. C. I.

Zarządzone wybory dały następujący skład Zarządu:

Prezes Leon Breton — Francja.
wice prezesi { Berdard Colignon—Belgja. Percy-Low — Anglja. Adrian — Holandja.
generalny sekretarz Paweł Roussaux — Francja, skarbnik..... Joze Rosseels — Belgja, zastęp. sekret.... Max Burgi — Szwajcarja.

Przyjęto i akceptowano bilans z wyścigów o mistrzostwo świata w Amsterdamie. Wyścigi te dały 14,665 florenów Holenderskich czyli 126.052 frs., po potrąceniu 30% na rzecz U. C. I., pozostałą sumę przeznaczono na te Związki, które delegowały na zawody swych kolarzy, i tak:

Anglja . . .	3 p	7 785 fr.
Austrja . . .	1 „	2 593 „
Australja. .	1 „ . . .	2.595 „
Belgja . . .	4 „	10.380 „
Danja	4 „	10.380 „
Egipt	1 „	2 595 „
Francja . . .	4 „	10.380 „
Niemcy. . .	4 „	10.380 „
Polska . . .	2 „	5.190 „
Szwajcarja	4 „	10 380 „
Włochy . . .	4 „	10.380 „
Węgry . .	2 „	5 190 „

Następny kongres wyznaczono na dzień 10 sierpnia b. r. w Medjolanie.

Kronika zagraniczna

30 stycznia, Dortmund — Pałac Westfalski.

Mecz francusko-niemiecki amatorów na 1000 m. indywidualny, 3000 m. australijski i na 50 klm. amerykański, przyniósł zwycięstwo francuzom Blanchonnet — Galvaing nad niemcami — Goebel — Joksch.

31 stycznia, Paryż — Welodrom zimowy.

Wyścig amerykański parami dla amatorów na dyst. 25 klm. wygrali: 1) Abeglen — Rouyer 34 m. $55\frac{4}{5}$ s.; 2) Delaplace — Ludovic; 3) o okrążenie Desvilles — Lesbordes; 4) Roudy — Lecornu.

5 lutego, Dortmund—Pałac Westfalski.

Mistrzostwo zimowe Niemiec za prowadzeniem motorów 50 klm. Lewanow 52 m. $54\frac{1}{5}$ sek.; 2) Sawal 820 m.; 3) Möller.

Wyścig amatorów 1000 met. 1) Goebel; 2) Oscar Rütt, który po zeszłorocznych niedomaganiach dochodzi do formy; 3) Dülberg; 4) Frankenstain.



Franciszek Pélissier
zwycięzca biegu na przełaj

7 lutego, Paryż—Welodrom Zimowy.

Z okazji zjazdu Międzynarodowego Związku Kolarskiego zorganizowano wyścigi o „Wielką nagrodę U.C.I." (M. Zw. Kol.) dla:

I szprinterów, II sztajerów i III szosowców.

I. Bieg krótko—dystansowców składał się:

a) z biegu na czas na dystansie 250 m., przyczem w rachubę brano czas całego dystansu, pierwszych 150 m. i ostatnich 100 m. Największą szybkość wykazali:

	250	pierwsze 150 m.	ostatnie 100 m.
Faucheux—Francja	$15\frac{1}{5}$	$9\frac{1}{5}$	6
Michard „	$15\frac{3}{5}$	$9\frac{2}{5}$	$6\frac{1}{5}$
Leene—Holandja	$15\frac{3}{5}$	9	$6\frac{3}{5}$
Cugnot—Francja	$15\frac{4}{5}$	$9\frac{4}{5}$	6
Degraeve—Belgja	$15\frac{4}{5}$	$9\frac{2}{5}$	$6\frac{2}{5}$
Bergamini—Włochy	$16\frac{2}{5}$	10	$6\frac{2}{5}$

Jak widać z tablicy najszybsze pierwsze 150 m. miał Leene, jednakże ważniejszą szybkość końcową ostatnich 100 m. posiadali Faucheux i Cugnot.

Michard'a, prasa francuska, tłomaczy złym startem i kiepskim usposobieniem w dniu wyścigów.

b) Wyścig 2000 metr. za prowadzeniem tandemów: 1) Faucheux; 2) Michard; 3) Leene; 4) Degraeve; 5) Bergamini; 6) Cugnot.

c) Wyścig premiowy na 12 okr.: 1) Cugnot; 2) Michard; 3) Degraeve; 4) Faucheux; 5) Bergamini; 6) Leene. W ogólnej klasyfikacji: 1) Faucheux 6 p.; 2) Michard 6 p.; 3) Cugnot 11 p.; 4) Degraeve 11 p.; 5) Lenne 11 p.; 6) Bergamini 16 p.

II. Wyścig sztajerów za motorami.

a) 30 klm.: 1) Linart — 21 m. $24\frac{1}{5}$ s.; 2) Keenan; 3) Torricelli. Mistrzowi świata Grassin'owi, podczas gdy próbował zawiązać walkę z prowadzącym wyścig Linart'em, pękła guma, co spowodowało wypadek. Tylko niesłychanie zimnej krwi leadera Lehmann'a zawdzięcza Grassin swe życie. Wypadek zdarzył się na 20 metr. przed motorem Lehmann'a i wyminięcie leżącego w takiej szybkości, wydawało się nieprawdopodobnem.

b) 50 klm.: 1) Linart 41 m. 50 s.; 2) o pięć okrążeń Torricelli; 3) o 14 okrąż. Keenan.

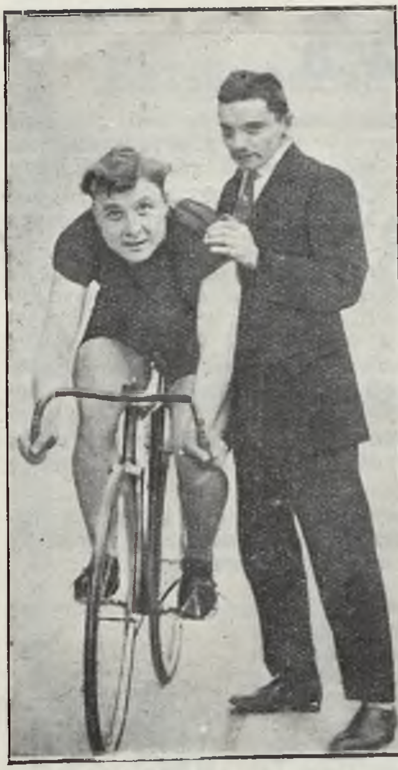
Po skończonych wyścigach publiczność zgotowała Grassin'owi długotrwałą owację; popularny „Toto" zmuszony był do przejechania honorowego okrążenia.

III. Międzynarodowe Criterium — Bieg kolarski na przełaj 20 klm. 1) Francis Pelissier—Fran. w 57 m. 23 s.; 2) P. Engel—Luksen. 57 m. $39\frac{2}{5}$ sek.; 3) E. Christophe — Fran. 58 m. 37 s.; 4) Ch. Martinet — Szwaj.; 5) Marenhont—Belg.; 6) Strobino—Szwaj.; 7) Del Perrugja—Szw.; 8) Krier—Luks.; 9) Ven Etwelde—Belg.; 10) J. Marinet — Włochy; 11) N. Frantz — Luks.; 12) Degu — Franc.

W klasyfikacji państw: 1) Francja; 2) Szwajcarja; 3) Luksenburg; 4) Belgja.

7 lutego Milano — Pałac Sportowy.

Wyścig amerykański parami dla amatorów 20 klm. 1) Galvaing — Martinetti; 2) Tassali — Cattaneo.



L. Faucheux zwycięzca krótkodystansowego biegu U. C. I.

Mecz 1000 m. z trzech biegów: Piani—Włochy i Kaufmann — Szwajcarja; trzy razy zwyciężył włoch, przebywając ostatnie 200 m. w $12\frac{2}{5}$ s.

Ostatnie zwycięstwa Piani'ego nad Michard'em i Kaufmann'em — stawiają go na czele najlepszych krótkodystansowców świata.

W Zurychu, Genewie, Lozannie i Bernie ukończono rozgrywki o mistrzostwo tych miast w piłce rowerowej. Mistrzostwo Szwajcarji rozegrane zostanie w tym miesięcu w Zurychu i prawdopodobnie zostanie po raz trzeci przez to miasto zdobyte.

17 luty — Wrocław.

Zakończenie 6-io dniowego wyścigu miało przebieg nadwyczajnie ciekawy. W drugim dniu wyścigu młodej parze niemieckiej Riegier — Knappe udało się uciec o okrążenie i pomimo zaciekłych ataków „latającego holendra" van Kempena, okrążenie to utrzymali.

Piątego dnia atak rozpoczęła druga osada niemiecka Saldow — Bauer, po kilkugodzinnej walce, nadrobiła wszystkim okrążenie i znalazła się na czele. Wtedy w ogólnej klasyfikacji wyścig przedstawiał się tak: 1) Regier — Knappe — 130 p.; 2) Saldow — Baner — 26 p.; o okrążenie 3) Van Kempen — Feja — 201 p.; 4) Fandet — Choury — 150 p.: 5) Van Neck — Buysse — 122 p., 6) Hahn — Tietz — 86 p. 7) Tonani — Oliveri — 83 p.; 8) Stabe — Pohl — 50 p.; 9) Thomas — Martin 27 p.: 10) Persyn — Verschelden — 23; 11) o dwa okrąż. Gotfried — Lang — 39 p, 12) Behrendt — Stolz — 28 p.; 13) Techmer — Hausler — 19 p. W takim stanie rzeczy utrzymywano się do piątego dnia wyścigu.

W nocy z piątego na szósty dzień podczas próby ucieczki belgijskiej osady Verschelden — Persyn nastąpił wypadek, któremu uległy wszystkie prawie osady.

Wyścig musiano na godzinę przerwać, by doprowadzić do porządku i jeźdźców i maszyny. Najwięcej ucierpieli Fandet—Choury, Stabe — Pohl i Techmer—Hausler, którzy z wyścigu wycofali się.

Po przerwie Verschelden kontynuuje w dalszym ciągu ataki, rezultatem których jest odebranie straconego okrążenia. Następnie serja finiszy, w których Verschelden zabiera wszystkie prawie punkty nie zaprzestając prób dalszych ucieczki.

Szalone tempo wyścigu przynosi stratę okrążenia przodującej dotąd parze niemców Riegier — Knappe. Dalsze ucieczki przynoszą nieprawidłowe wyrównania przy zmianach, co sędziowie ukrucają karami pieniężnemi, skutkuje to jednak mało.

Przy następnej zmianie parze Saldow — Bauer brak 20 mtr. wyrównania. Verschelden rzuca się za uciekającymi w pogoń i wcale nie równa się ze swym partnerem Persyn'em.

Sędziowie obydwum osadom odliczają okrążenie. Protesty ukaranych par nie odnoszą skutku i niemcy Saldow — Baner wycofują się z biegu.

Następna serja finiszy odznacza się wspaniałą walką świetnie jadącego Verscheldena i Van Kempena, dając temu ostatniemu nieznaczną przewagę.

Ostatnie minuty wyścigu są szaleństwem wysiłku i szybkości. Nareszcie strzał starego mistrza Rütta—kończy bieg.

Wyścig ten trwał 6 dni i godzinę, gdyż ze względu na stracony podczas wypadku czas, przedłużono termin zawodów o 60 minut.

W ogólnej klasyfikacji: 1) Van—Kempen—Feja w 144 godz. 3801 klm. 670 m. w 145 godz. 3839 kl. 470 m.—889 punkt.; 2) Persyn—Verschelden—712 p.; 3) Rieger—Knappe 660 p.; 4) Tanani—Oliweri 600 p.; 5) Thomas — Martin 118 p.; o okrężenie: 6: Van — Neck—Bnysse 799 p.; 7) Gotfried—Lang 226 p. 8) Berendt—Stolz 181 p.

21 luty Dortmund — Pałac Westfalski.

Wyścig premiowy dla amatorów na punkty: 1) Joksch, 2) Goebel, 3) Benninghoft, 4 Dülberg.

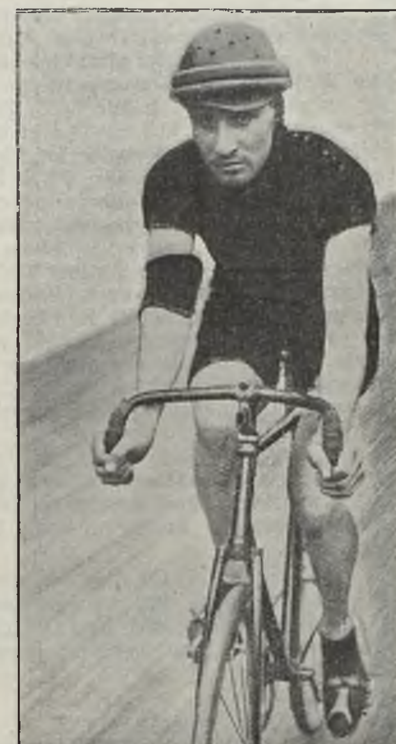
Wyścig trzygodzinny amerykański z trzema serjami finiszy. 1. Cugnot—Louet, (franc.) 2) Covry—Saval (niem.), 3) Aii Neffatti — Remold, o okrążenie 4) Persyn—Möller i 5) Schamberg—Mühlhoft.

21 luty Paryż — Welodrom zimowy.

Mecz Michard—Faucheux 750 m. Bieg I: 1) Michard o pół długości, 2) Faucheux ostatnie 250 m. (okrążenie) 15,2 sek. Bieg II: Michard 2) Faucheux o dług. ostatnie okrążenie 15,1. Bieg III: okrążenie = 250 m. na czas, start lotny 1) Faucheux 15 sek. 2) Michard 15,1. Ogólna klasyf. 1) Michard — 4 punk., 2) Faucheux — 5 p.

Wyścig sztajerów o nagrodę Arthur'a Linton'a 1) przedbieg juniorzy — 40 klm. 1) Brunier — 34 m. 10,2; 2) Maronnier; 3) Lejour; 4) Paillard. 2) przebieg seniorzy — 40 klm. 1) Ganay — 33 m. 48,3; 2) Grassin, 3) Linart; 4) Serés. Finał 40 klm. 1) Gustave Ganay — 33 m. 57,3; 2) Brunier; 3) Maronnier; Grassin (defekt).

24 luty Chicago. Ostateczny rezultat 6-cio dniowego wyścigu: 1) Mac Namara — Walthour 337 p. 3695 kl. 200 m.; 2) o sześć okrążeń Fr. Spencer — Giorgetti 657 p.; 3) o siedem okrążeń Goossens — Stockelynek 447 p.; 4) 9 okr. Beckmann — Stockholm 692 p.; 5) o dziesięć okr. Petri — Beneratto 230 p.; 6) o jedenaście okr. Wambst — Lacquehay 367 p.; 7) Lands — Costello; 8) Hanley — Mac-Beath.



Linart zwycięzca biegu za motorami U. C. I.

Kronika Krajowa

KOMUNIKAT Nr. 4

Zarządu Związku Polskiego Towarzystw Kolarskich.

1. Przyjęto na członka Związku Sekcję Kolarską Robotniczego Klubu Sportowego „Legja“ w Krakowie, ul. Batorego 5, z zaliczeniem do kategorji F, opłacającej składkę członkowską w wysokości 30 zł. rocznie.

2. Zarząd Związku podaje do wiadomości Towarzystw Kolarskich, że stosownie do uchwały z dnia 17 lutego, postanowił nie wydawać licencji tym zawodnikom, którzy są członkami Towarzystw Kolarskich, zalegających z opłatą składek członkowskich za rok 1925 lub zalegających z wypełnieniem i przysłaniem kwestjonarjusza Związku. Zawodnicy, których Towarzystwa otrzymały od Zarządu prolongatę terminu na uregulowanie składki, nie podlegają powyższemu rygorowi.

3. Zarząd Związku przypomina, że Walne Zebranie Związku Polskiego Towarzystw Kolarskich odbędzie się dnia 28 marca r. b.

4. Uchwalono zawiesić w prawach członka Piotrkowskie Towarzystwo Cyklistów: za nieujawnianie swej czynności, unikanie łączności z Zarządem Związku i nieopłacanie składek członkowskich. Okres zawieszenia trwa aż do odwołania.

Warszawa. Trening na drewnianym torze Warsz. Tow. Cyklistów na Dynasach w przeciągu całej zimy, uprawiany był z zapałem. O rezultatach tej pracy powiedzą nam wyniki pobijania rekordu półgodzinnego, do którego zapisało się już 9 zawodników. Zawody odbyć się mają w dniach najbliższych.

Dotychczasowy rekord należy do p. Z. Janocińskiego i wynosi 17 klm. 470 metr

W zawodach łyżwiarskich o mistrzostwo Województwa Warszawskiego brali również udział kolarze z W. T. C. Zajęli oni 7 pierwszych miejsc: 1) Ludwik Kamiński; 2) K. Majewski; 3) J. Dembowski; 4) „Grot“; 5) K. Kacperski; 6) K. Kamiński; 7) S. Podgórski.

Dnia 28 lutego odbyła się ostatnia 21 zimowa wycieczka turystyczna. Na wycieczkach tych, pod przewodnictwem kpt. Fr. Szymczyka przejechano ogółem 7050 klm. Największą ilość przejechanych kilometr. posiadają pp.: A. Śliwiński 590; B Paszkowski 500;

Park Skaryszewski, dzięki znakomitej szosie stał się ulubionem miejscem treningów zimowych warszawskich kolarzy. Spotkać tam można największych naszych „asów“ toru i szosy.

Z przyjemnością śpieszymy zawiadomić szerszy ogół zwolenników kolarstwa, że sympatyczni zawodnicy pp. Z. Gędziorowski i „Iko“ powracają do czynnego życia sportowego i w sezonie bieżącym będą brać udział w wyścigach kolarskich.

Pan Starosta Okulicz ofiarował 1000 zł. na nagrody honorowe wyścigu 100 klm. szosowego. Wyścig odbędzie się 6 czerwca i nosić będzie tytuł: o „Wielką nagrodę Starostwa“. Za tak wydatne poparcie sportu kolarskiego składamy panu Staroście od naszego pisma serdeczne podziękowanie.

Młodzież kolarska W. T. C. uprawiała ubiegłej zimy gimnastykę (system Buck'a) pod wytrawnym kierownictwem p. K. Na ćwiczenia uczęszczało około 25—30 osób.

Jako rzecz godna uwagi podkreślić należy organizowanie w roku bieżącym „Wielkiej Międzynarodowej Nagrody m. Warszawy“. Mamy nadzieję, że nasi „Ojcowie Miasta“ dołożą ze swej strony starań, ażeby wyścig ten wypadł nie mniej okazale niż w innych miastach Europy.

Warszawskie Tow. Cykl. w dniu 27 lutego zwołało Walne roczne zebranie, na którem miało być rozpatrzonych kilka bardzo pilnych spraw.

Zebrani w liczbie przeszło 150 osób po wybraniu przewodniczącego, sekretarza i całego aparatu pomocniczego, zatwierdzeniu porządku dziennego, wysłuchaniu i przyjęciu dwóch protokułów z poprzednich Zebrań Walnych, zostali zaskoczeni zgłoszeniem nieważności zebrania, gdyż, jak stwierdzili wnioskodawcy, zawiadomienia o terminie Zebrania były rozesłane o 5 dni zapóźno!!!

To drobne przeoczenie Zarządu spowodowało sprzeciw niezadowolonych i przewodniczący zmuszony był Zebranie rozwiązać.

Racja papierowa zwyciężyła! Dzięki kilkunastu niezadowolonym 150 osób przyjdzie raz jeszcze 20 marca, by radzić nad bardzo pilnemi sprawami Towarzystwa.



Zygmunt Janociński.
Ustanowił w 1925 roku półgodzinny rekord na drewnianym torze, osiągając 17 klm. 470 m.

Łódź. Stowarzyszenie Sportowe „Union“ sprowadziło dla swych zawodników rolkowe treningmaszyny, wykazujące ilość przejechanych kilometrów.

Na zawodach z organizowanych przez Zarząd największą sprawność na tych aparatach wykazali p. p.: Szmidt i Os. Miller. Po za tem „Union“ wprowadził u siebie w sezonie zimowym obowiązkowe ćwiczenia gimnastyczne.

Kraków. Dnia 22 lutego b. r. odbyło się Walne Zgromadzenie Krakowskiego Klubu Cyklistów i Motorzystów. W dyskusjach poruszono wiele spraw świadczących o żywotności Klubu i znamionujących potrzebę rozwoju sportu kolarskiego w Krakowie. Mianowano członkiem honorowym Klubu długoletniego i zasłużonego sportowca p. Franciszka Sauera.

Wybory do władz dały wynik następujący: prezes — Feliks Tyrkalski; pierwszy kapitan—Feliks Warski; członkowie zarządu—Aleksander Błażejowski; Stanisław Czerwiński; Stanisław Gregorczyk; Władysław Klein; Tadeusz Kwapniewski; Franciszek Mikulski i Stanisław Rudnicki.

K. K. C. i M. w roku zeszłym wykazał dużo energji w ugruntowaniu swego stanowiska na terenie Krakowa, zaś nowy Zarząd daje gwarancję, że nie zejdzie z wytkniętych dróg i obranych celów.

Adres sekretarjatu: Kraków, Fr. Mikulski, ul. Szewska Nr. 12, tel. 12-00.

Lwów. Lwowskie Tow. Kolarzy i Motorzystów obchodziło dn. 6 marca uroczystość wręczenia dyplomu swemu Honorowemu Prezesowi Panu Kazimierzowi Hemerlingowi. Sędziwy Jubilat jest czterdziestoletnim czynnym pracownikiem sportu kolarskiego; w latach 1890-1 był właścicielem i redaktorem roczników kolarskich wychodzących pod nazwą „Koło“.

Podczas uroczystości wręczono zawodnikom nagrody za ubiegły sezon.

W tych dniach powstanie we Lwowie nowa placówka kolarska pod nazwą „Okręgowe Kolarstwo Sokole“. Między organizatorami widzimy weterana sportu kolarskiego p. I. Wismüllera.

Z powodu braku miejsca, zmuszeni jesteśmy Kalendarz Sportowy W. T. C. odłożyć do następnego numeru.

(*Przypisek Redakcji*).

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Ordynacka Nr. 7 m. 3, tel. 411-22, 184-56.

Redaktor odpowiedzialny **Mieczysław Bodalski.** Wydawca **Wacław Rokosz.**

Nr. 952. „Drukarnia Społeczna", Tel. 205-80.